IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 68)
z dnia 20 stycznia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 68)

20 stycznia 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO),** przewodniczącego Komisji, oraz **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, realizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat funkcjonowania operacyjnego i sytuacji finansowo-ekonomicznej Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. oraz lotnisk regionalnych w Polsce w kontekście epidemii i ograniczeń w ruchu lotniczym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Małecki –** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Marcin Horała** – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Stolarczyk –** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Samson –** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Stanisław Wojtera** – prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", **Janusz Janiszewski** – p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Rafał Milczarski** – prezes Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. wraz ze współpracownikami**, Magdalena Krusa** – dyrektor handlowy Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., **Artur Tomasik** – prezes zarządu Portu Lotniczego Katowice wraz ze współpracownikami, **Radosław Włoszek** – prezes zarządu Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., **Anna Midera** – prezes zarządu Portu Lotniczego Łódź, **Mariusz Wiatrowski** – prezes zarządu Portu Lotniczego Poznań wraz ze współpracownikami, **Maciej Dziadosz** – prezes zarządu Portu Lotniczego Szczecin, **Dariusz Kuś –** prezes zarządu Portu Lotniczego Wrocław wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kądziołka** – prezes zarządu Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Jankowska** – przedstawicielka GE Poland Sp. z o.o., **Rafał Stepnowski** – przedstawiciel Boeing International Poland, **Adrian Furgalski** – prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz, Kamil Basicki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich przybyłych na dzisiejsze posiedzenie gości. Witam panie poseł i panów posłów. Witam wszystkich gości.

Głosujemy kworum. Mamy 22 posłów. To wystarczy, stwierdzam kworum.

Tematem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest informacja na temat funkcjonowania operacyjnego i sytuacji finansowo-ekonomicznej Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. oraz lotnisk regionalnych w Polsce w kontekście epidemii i ograniczeń w ruchu lotniczym. Przedstawiają ją Ministerstwo Aktywów Państwowych i Ministerstwo Infrastruktury. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pandemia koronawirusa dotknęła różnych obszarów życia gospodarczego, ale chyba najbardziej dotkniętym sektorem gospodarczym jest lotnictwo. To jest największy kryzys, największe uderzenie od początku lotnictwa na świecie. Nasz narodowy przewoźnik, Polskie Linie lotnicze LOT, w roku 2019 notował pozytywne, dobre wyniki. LOT się systematycznie rozwijał i za lata 2016–2019 skumulowany zysk operacyjny wyniósł blisko 795 mln zł, a zysk skumulowany netto 771 mln zł. Przychody w tych latach to było 7,37 mld zł. Za sam rok 2019 zysk netto to 69 mln zł, a liczba przewiezionych pasażerów to 10,5 mln osób.

Na rok 2020 były bardzo ambitne plany przewiezienia 12 mln pasażerów na ponad 130 kierunkach, w tym 18 dalekodystansowych, które dają spółce najlepsze wyniki. LOT w roku 2020 miał utrwalić swoją pozycję lidera na polskim rynku oraz wzmacniać wiodącą rolę w regionie. Kolejne długodystansowe połączenia miały być otwierane z Warszawy do Pekinu, do Waszyngtonu, do San Francisco. LOT miał także dalej rozwijać, drugi po Warszawie, hub w Budapeszcie. Miało zostać odebrane 20 nowych samolotów, w tym 2 Boeingi 787 Dreamliner. Te wyniki udało się spółce zrealizować mimo trudności operacyjnych, na które LOT nie miał wpływu. Na całym świecie były problemy z częścią samolotów Boeinga 737 Max z silnikami Rolls Royce. LOT miał uziemione 5 samolotów Boeing Max i niezrealizowany odbiór kolejnych 9 maszyn tego typu. Możemy powiedzieć, że nasz narodowy przewoźnik realizował te cele bez 14 samolotów.

Przychodzi rok 2020, wybucha pandemia koronawirusa. To jest największe uderzenie w branżę lotniczą. W maju 2020 roku spadek operacji na rynku europejskim to 91%, natomiast w Polsce liczba operacji lotniczych zmniejszyła się o 97%, licząc maj rok do roku, 2019 do 2020. Pewna poprawa sytuacji była w okresie letnim. Liczba operacji lotniczych ustabilizowała się na poziomie 50% rok do roku. Natomiast przychody w roku 2020, w roku pandemii, były większe niż w jakimkolwiek roku w latach 2007–2015. Przychody LOT za rok 2020 to 3310 mln zł.

Oczywistym jest, że kryzys wywołany koronawirusem spowodował zachwianie sytuacji ekonomiczno-finansowej LOT-u, ogromne straty w spółce. Powstała luka płynnościowa i kapitałowa. Bez zewnętrznego wsparcia Skarbu Państwa, mimo podejmowanych działań wewnętrznych, takich jak renegocjacje umów z leasingodawcami – szerzej będzie o tym mówił pan prezes Milczarski – spółka nie byłaby w stanie uzupełnić tej luki.

W tej sytuacji państwo polskie, rząd Prawa i Sprawiedliwości, nie pozostawiło LOT-u bez pomocy. Przygotowana została pomoc publiczna dla naszego narodowego przewoźnika. Ta pomoc była negocjowana z Komisją Europejską i z końcem ubiegłego roku została w znacznej części zrealizowana. Cała wysokość pomocy to 2926 mln zł. Ta końcówka wynika z kursu euro w dniu udzielania pomocy. 21 grudnia ub.r. Rada Ministrów przyjęła rządowy program wsparcia PLL LOT. Dzień później KE zatwierdziła pakiet wsparcia dla PLL LOT. 29 grudnia została podpisana umowa inwestycyjna pomiędzy LOT-em, Skarbem Państwa, reprezentowanym przez ministra aktywów państwowych, oraz Polską Grupę Lotniczą. Ta umowa określa warunki dokapitalizowania. 30 grudnia została podpisana umowa pożyczki pomiędzy PLL LOT a Polskim Funduszem Rozwoju, bowiem pomoc dla LOT-u składa się z dwóch filarów. Pierwszy filar tj. dokapitalizowanie sumą 250 mln euro – zaraz powiem, dlaczego akurat taką kwotą. Druga część to pożyczka z PFR.

Dlaczego kwota 250 mln euro? Ograniczenia wynikające z komunikatu KE dotyczącego tymczasowych ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 pozwalają na dokapitalizowanie LOT kwotą nie większą niż 250 mln euro, bez pewnych sankcji, bez pewnych ograniczeń związanych z funkcjonowaniem spółki. Jeżeli pomoc publiczna jest wyższa, to wtedy musi nastąpić kompensacja, ustąpienie z części rynku z części aktywów po to, żeby nie nastąpiło zakłócenie wolnej konkurencji na rynku. Po tej pomocy LOT nie może angażować się w agresywną kampanię handlową, finansowaną z pomocy publicznej. Nie może też promować swoich usług, podpierając swoją atrakcyjność tym, że otrzymał pomoc publiczną. Nie można reklamować pomocy publicznej w celach handlowych.

Do momentu wyjścia Skarbu Państwa z tej inwestycji w LOT-cie, spółka nie może przejmować więcej niż 10% udziałów w przedsiębiorstwach konkurentów lub innych podmiotów działających na tym samym rynku. Jest zakaz wykorzystania dokapitalizowania na działalność innych podmiotów, zakaz wypłacania dywidend, zaliczek oraz innych form udziału w zyskach LOT-u. Do momentu wyjścia Skarbu Państwa wynagrodzenie każdego członka zarządu oraz członków zarządów spółek zależnych LOT zostaje ograniczone do części stałej. Te osoby nie mogą mieć wypłacanej premii i innych zmiennych, czyli porównywalnych elementów wynagrodzenia.

Sytuacja po udzieleniu wsparcia dla naszego narodowego przewoźnika. Stan obecny. Pomoc udzielona w tej kwocie pokrywa niemal w całości potrzeby kapitałowe i płyn-

nościowe LOT-u. Pozwala na zapewnienie bezpiecznego zapasu środków pieniężnych na poziomie 10–20% rocznych obrotów przedsiębiorstwa oraz przez cały okres prognozy. Celem udzielenia pomocy publicznej jest odzyskanie przez LOT dodatniego salda kapitałów własnych oraz utrzymanie tego salda w perspektywie końca kryzysu w branży lotniczej, przewidywanego do końca 2022 roku. To są założenia KE, to są też założenia Światowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych IATA.

Według stanu na 31 grudnia 2019 roku LOT posiadał dodatnie saldo kapitałów własnych w kwocie 508 mln zł, a na grudzień 2020 roku saldo kapitałów było ujemne – 499 mln zł. Powrót do normalności w roku 2022, to jest ambitny cel narzucony przez KE. Wszyscy wiemy, tak jak w innych branżach, że realizacja tego celu zależy od rozwoju sytuacji epidemicznej. Spółka realizuje program pomocy społecznej na podstawie prognozy zatwierdzonej przez KE.

Chcę też podkreślić, że polskie państwo, rząd PiS, mocno stawia na LOT, który jest naszym narodowym przewoźnikiem. Nie pozwolimy, żeby polski żuraw zniknął z nieba. Myślę, że wszyscy mamy świadomość tego, że LOT jeszcze nie został uratowany. Ratowanie LOT-u, wyjście z pandemii koronawirusa w lotnictwie, to jest bardzo długotrwały proces. Wiele zależy od scenariusza odbudowy ruchu lotniczego, który został nakreślony w negocjacjach z KE.

Polska nie jest wyspą. LOT nie jest wyspą na rynku przewozów lotniczych. Inne linie też są dotknięte pandemią koronawirusa. Jeżeli natomiast porównujemy działania, to inne linie zaczynały walkę z kryzysem od zwalniania pracowników. Oczekiwaliśmy od LOT-u, że przyjrzy się każdej możliwości generowania oszczędności w tym szczególnym czasie, że podejmie między innymi renegocjacje umów leasingowych. Ta pomoc publiczna, która jest kierowana przez polskie państwo, musi zostać wykorzystana jak najlepiej. Przed przekazaniem pomocy publicznej czekaliśmy na efekt rozmów z leasingodawcami.

Tyle ze strony MAP. Myślę, że szczegóły spraw, które ja tylko zaznaczyłem, będzie dalej nakreślał pan prezes Milczarski, ale oczywiście według wskazań pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana ministra Marcina Horałę o przedstawienie informacji ze strony Ministerstwa Infrastruktury.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Wysoka Komisjo, sektor lotniczy w Polsce, lotniska regionalne. Do końca roku 2019 ten sektor notował stały i dynamiczny rozwój. Przede wszystkim objawiało się to rosnącą liczbą pasażerów, ale też masą przewożonych ładunków, choć specyfiką polskiego rynku jest to, że cargo jest stosunkowo mało rozwinięte i stanowi niewielką część przewozów, mniejszą niż w wielu innych krajach tego rynku.

W roku 2019 polskie lotniska obsłużyły prawie 50 mln pasażerów. Ta tendencja wzrostowa utrzymywała się jeszcze w styczniu i lutym roku 2020. Był wzrost o 10–11% w stosunku do analogicznych miesięcy roku poprzedniego. W marcu rozpoczęło się załamanie liczby pasażerów. Zaczęły być widoczne skutki rozwijającej się na świecie pandemii koronawirusa. Kolejne kraje zamykały granice, wprowadzały kwarantannę, wprowadzały zakazy lotów. W Polsce pod koniec marca zaczął obowiązywać całkowity zakaz lotów, co spowodowało, że w kwietniu i maju spadki w porównaniu do tych samych miesięcy roku poprzedniego wyniosły odpowiednio, 99,6 i 99,8% ruchu. Można powiedzieć, że ruch zamarł.

Od czerwca rozpoczęło się wznawianie ruchu, chociaż nigdy nawet nie zbliżył się do analogicznych miesięcy roku poprzedniego. Jeżeli spojrzymy na okres letni, to od lipca do końca września obsłużono 3,13 mln pasażerów. Czyli ruch odbudował się mniej więcej na poziomie 1/3 tego, który był w roku poprzednim.

Jeżeli spojrzymy na całkowitą liczbę pasażerów obsłużonych w tym roku – zaznaczam, że to jeszcze nie są pełne dane ze wszystkich lotnisk – to widzimy, że przez cały 2020 rok polskie lotniska obsłużyły 14,5 mln pasażerów, wobec 49 mln w roku poprzednim. Jak zawsze na pierwszym miejscu był Port Lotniczy im. Chopina w Warszawie – prawie

5,5 mln pasażerów, później Kraków – 2,6 mln, Gdańsk – 1,7 mln, Katowice-Pyrzowice – 1,45 mln, Wrocław – 1 mln, Modlin – 876 tys., Poznań – 650 tys., Rzeszów – 235 tys. Bydgoszcz – 124 tys., Lublin – 123 tys., Szczecin-Goleniów – 184 tys., Łódź – 74 tys., Olsztyn – 67 tys., Zielona Góra – 19 tys. pasażerów.

Jeżeli spojrzymy na prognozę na przyszły rok, to taki szacunek, którym my dysponujemy, mówi o tym, że powinniśmy zanotować wzrost do 22–23 mln pasażerów. Oznacza to, że nadal będziemy poniżej połowy ruchu sprzed epidemii koronawirusa. Liczba operacji lotniczych spadnie o 60%, czyli można powiedzieć, że liczba pasażerów spada bardziej niż liczba operacji lotniczych. Nie tylko lotów jest mniej, ale są one w mniejszym stopniu wypełnione pasażerami.

Jeżeli analizowalibyśmy sytuację spadków na poszczególnych lotniskach, to możemy powiedzieć, że największe spadki nastąpiły na największych lotniskach. O 59% w Warszawie, o 57% w Krakowie, o 56% we Wrocławiu. Natomiast małe lotniska poniosły najmniejsze straty: Zielona Góra – 12%, Łódź – 38%, Olsztyn-Szymany – 38%. Generalnie jest to efekt skali, bo te lotniska również przed kryzysem miały stosunkowo mało operacji lotniczych i stosunkowo mało pasażerów. Można powiedzieć, że nie za bardzo z czego było tam spadać.

Skutki kryzysu, które dotknęły w aspekcie finansowym i biznesowym lotniska regionalne, to, po pierwsze, całkowite załamanie na skutek zakazów administracyjnych na wiosnę. Wtedy z dnia na dzień lotniska utraciły 95–99% swoich przychodów z operacji lotniczych, bo funkcjonowało tylko cargo i loty repatriacyjne. Co za tym idzie utraciły one też całe dochody pozalotnicze, z parkingów, ze sklepów, z obrotu paliwem lotniczym. To wszystko są przychody, które nie są lotnicze, ale są w sposób oczywisty zależne od natężenia ruchu lotniczego.

Obserwowaliśmy zjawisko, dość oczywiste, wstrzymania, opóźnienia lub rezygnacji z planów inwestycyjnych. Te środki, które różne porty miały na działania inwestycyjne, były przekierowywane na pokrycie bieżących kosztów, na podtrzymanie płynności finansowej. Oczywiście lotniska podejmowały też decyzje mające na celu minimalizację kosztów przez ich ograniczanie, ograniczanie czasu pracy.

Te lotniska korzystały również z różnych programów pomocowych proponowanych przez rząd w postaci tzw. tarcz, zwolnień ze składek, dopłat do postojowego itd. Oprócz tego, ekstra, poza tarczami kierowanymi do ogółu podmiotów gospodarczych, działał mechanizm dotacyjny, o którym później powiem nieco szerzej. Generalnie była to dotacja w wysokości 142 mln. zł dla wszystkich lotnisk w Polsce. Te pieniądze zostały wypłacone. Mówiąc wprost, była to żywa gotówka, która została przelana na konta firm prowadzących lotniska.

Jeżeli spojrzymy na nadchodzące prognozy – różne instytucje różnie to prognozują – to często są one z sobą bardzo rozbieżne, bo tak naprawdę wynikają one z czynników, które są poza rynkiem lotniczym, poza lotniskami. Bardziej są z zakresu epidemiologii. Próbuje się ustalić, jak będzie przebiegała epidemia koronawirusa, jak szybko będzie przebiegał i jak skuteczny będzie program szczepień, jakie będą efekty w psychologii społecznej, na ile ludzie ponownie nabiorą chęci do latania. Czy nie będzie jakiś nawrotów. Przykład Wielkiej Brytanii pokazuje, że trzeba było wprowadzić na pewien czas całkowite zamrożenie podróży, w tym lotniczych. Pokazuje to, że przynajmniej w najbliższym czasie będziemy borykać się na tym rynku z ogromną niepewnością i ogromną płynnością sytuacji.

Szerzej o pomocy państwa. Jak państwo wiedzą, zdecydowania większość portów lotniczych w Polsce nie należy do państwa. Państwo ma w nich udziały mniejszościowe albo w ogóle nie ma udziałów. Są niezależnymi podmiotami gospodarczymi, które mają swoich właścicieli. Zazwyczaj są to jednostki samorządu terytorialnego. Generalnie zarządzanie i sytuacja finansowa tych portów lotniczych to jest coś, o czym w ministerstwie mamy jakieś pojęcie, ale jeżeli uprzejmie poprosimy, a zarządzający lotniskami będą uprzejmi nam tę informację przekazać.

Pod bardziej bezpośrednią kontrolą państwa znajduje się przedsiębiorstwo państwowe Porty Lotnicze. To jest przedsiębiorstwo państwowe nadzorowane przez ministra właściwego ds. transportu. Ono bezpośrednio operuje na Lotnisku im. Chopina w Warszawie

i na lotnisku w Zielonej Górze. Ma większościowe udziały w Porcie Lotniczym w Krakowie i mniejszościowe udziały w szeregu innych portów W niektórych całkiem mniejszościowe, tzw. resztówki.

Głównym mechanizmem skierowanym do sektora lotniczego na pokrywanie sprat związanych z kryzysem koronawirusowym był wspomniany już mechanizm dotacyjny z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. Początkowo intencją rządu, takie były pierwsze instrumentaria prawne, rozporządzenia, które obudowywały ten fundusz, było wypłacenie z niego środków wszystkim lotniskom w Polsce. Taka propozycja nie spotkała się z uznaniem Komisji Europejskiej. W dialogu prenotyfikacyjnym, później notyfikacyjnym, wskazano nam, że jest tak z dwóch przyczyn. Po pierwsze dlatego, że mechanizm ten był rozpisany na cały rok, a w czasie, gdy już nie obowiązywał całkowity administracyjny zakaz lotów, zdaniem KE nie sposób odróżnić szkód i strat wywołanych przez zakazy administracyjne od szkód i strat wywołanych błędami zarządczymi, nieracjonalnym zarządzaniem, ogólną sytuacją rynkową. Pokrywanie tych drugich byłoby niedozwoloną pomocą publiczną. Państwo ma prawo pokrywać te pierwsze straty, czyli wynikające z zakazu administracyjnego. W wymiarze czasowym ten mechanizm trzeba było – oczywiście nie jego obowiązywanie w sensie wypłat, ale jego obowiązywanie w sensie mechanizmu wyliczania tych wypłat – ograniczyć do tego okresu, kiedy obowiązywał całkowity zakaz lotów. Po drugie, wskazano, że możemy pokrywać tylko jedną stratę powodowaną przez ten zakaz.

W dialogu zostało to nam narzucone przez KE, choć formy grzecznościowe zostały zachowane. Myśmy mieli inne propozycje, ale wskazano na to, że one będą niedozwoloną pomocą publiczną. Ta propozycja, na którą KE się zgodziła, to było wyliczenie mechanizmu pokrywanej straty, jako wynik operacyjny z czasów, gdy obowiązywał całkowity zakaz lotów versus wynik operacyjny danego lotniska z analogicznego czasu rok wcześniej, kiedy to loty wszystkie się odbywały i mieliśmy do czynienia wręcz ze szczytem, z rekordowym funkcjonowaniem polskiego rynku lotniczego. W ten sposób wyliczona została strata. Całkowita kwota strat tak wyliczonych przekroczyła 142 mln., którą mieliśmy do rozdziału i została ona, tam, gdzie te straty wystąpiły, proporcjonalnie rozdzielona według udziałów w rynku lotniczym, jednak do kwoty nie wyższej niż ta, którą uzyskujemy w sposób uzgodniony z KE obliczania strat. Na tym najbardziej stratne było przedsiębiorstwo państwowe Porty Lotnicze, ponieważ ono w takim rozumieniu zanotowało stratę 243 mln zł, a dotacji otrzymały 59 mln, więc można powiedzieć, że gros tej różnicy między wykreowanymi stratami a dotacją wzięły na siebie państwowe porty lotnicze. Pozostałe porty lotnicze otrzymały kwoty, zgodnie z tymi wyliczeniami, odpowiednio: 22 600 tys. Port Lotniczy w Krakowie, 15 mln Port Lotniczy w Gdańsku, 12 900 tys. Port Lotniczy w Katowicach, 10 mln Port Lotniczy we Wrocławiu, 7750 tys. Port Lotniczy w Modlinie, 6800 tys. Port Lotniczy Poznań-Ławica, 2450 tys. Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, 1390 tys. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, 200 tys. Port Lotniczy Bydgoszcz, 199 tys. Port Lotniczy w Zielonej Górze.

W tak zdefiniowanym przez KE mechanizmie porty lotnicze w: Lublinie, Łodzi i Olsztyn-Szymany nie wykazały strat. Ich wynik operacyjny w czasie całkowitego administracyjnego zamknięcia lotów okazał się lepszy niż wynik operacyjny sprzed roku, kiedy te loty się odbywały. Oczywiście były straty, ale te straty były mniejsze niż przed rokiem. Stąd, w myśl tego mechanizmu nie mogliśmy tych środków wypłacić.

Teraz Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania, aby porty lotnicze zostały uwzględnione w grupie beneficjentów programu w ramach Krajowego Programu Odbudowy. To są oczywiście toczące się rozmowy, precyzowanie kolejnych koszyków, kolejnych wiązek programów, więc te prace jeszcze się toczą. Jednocześnie jesteśmy w trakcie i w tym roku chcieliśmy opracować, ale kryzys koronawirusowy pokrzyżował nam szyki i radykalnie zmienił sytuację na rynku lotniczym – ale myślę, że będziemy już powoli, a może nawet szybciej niż powoli, finalizować politykę rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2030 z perspektywą do roku 2040. Wskaże ona kluczowe elementy tego, jak państwo widzi ten obszar rynku, w jaki sposób chciałoby go porządkować. W związku z tym, jakie działania na nim będą wspierane.

Jeżeli spojrzymy na sytuację różnych portów lotniczych w Polsce, to, po pierwsze, bieżąca sytuacja jest wszędzie zła, ponieważ nadal mamy daleko posunięty kryzys rynku lotniczego. Kondycja finansowa podmiotów ma różny charakter. Są takie podmioty, które są mocne finansowo. Im też kryzys koronawirusowy nie pomógł, ale korzystając z różnych mechanizmów, z różnych dotacji, korzystając z tego, jaki kapitał zgromadziły czy jaką sytuację biznesową i rynkową sobie wypracowały, możemy być co do ich przyszłości optymistami. Do takich przedsiębiorstw należy z pewnością przedsiębiorstwo państwowe Porty Lotnicze, które nie wstrzymuje swoich programów inwestycyjnych, które nie prowadzi jakichś masowych restrukturyzacji zatrudnienia, które po prostu przygotowuje się do tego, żeby w chwili, w której ruch lotniczy wróci, być gotowym do tego, żeby go obsłużyć, być gotowym do tego, żeby wtedy, kiedy taka możliwość się pojawi, móc kontynuować swój rozwój.

Te plany inwestycyjne przekładają się również na część portów regionalnych. To są np. ogromne inwestycje, które planuje Port Lotniczy Kraków-Balice, gdzie PPL jest dużym udziałowcem. To jest zaplanowane wsparcie poprzez inwestycje Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów. Absolutnie podtrzymuję nasze zobowiązania, choć widzimy, że na pewno nie będzie łatwy dialog z KE, żeby te programy nie były znów zakwalifikowane jako niedozwolona pomoc publiczna. Ten dialog podejmiemy. Pieniądze na to są i to podtrzymuję. Tak samo program inwestycji na lotnisku Rzeszów-Jasionka.

Co do innych podmiotów, to są tam właściciele, głównie samorządy prowadzące swoją działalność, mające swoje plany. Mogę z perspektywy poinformowanego obserwatora rynku powiedzieć, że ta sytuacja wygląda bardzo różnie. Mamy bardzo różne sytuacje w Polsce. Mamy takie porty lotnicze, które od początku istnienia odnotowywały straty i oczywiście w kryzysie koronawirusowym nie odbiły się od tej sytuacji. Nie wybiły się i nie zaczęły notować zysków. Ich problemy są problemami strukturalnymi wynikającymi z tego, jakie jest zapotrzebowanie na ich usługi, jaki jest ich model biznesowy. Również w szczycie rozwoju rynku lotniczego w Polsce były te problemy.

Jeżeli będzie potrzeba pogłębienia tych informacji, to mamy tu wiele osób, które mogą kompetentnie odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chce zabrać głos. Nie słyszę. Zgłosił się zdalnie pan poseł Wiesław Szczepański. Proszę bardzo.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę się odnieść do kwestii zwolnień, które mają w tej chwili miejsce w LOT-cie, jak też pomocy finansowej, którą otrzymuje LOT. Słuchając panów ministrów, ale również panów prezesów, przypominam sobie historię mojego zakładu budowlanego w Lesznie, dużego zakładu, który został przejęty przez duży koncern. Na początku kazano murarzom, stolarzom i cieślom przejść na samozatrudnienie, po jakimś czasie wzięto firmy zewnętrzne, a dziś na miejscu siedziby firmy są budowane bloki przez innego dewelopera.

Szanowni państwo, po podpisaniu wczorajszego porozumienia wydaje się, że system dobrowolnych odejść, który ma się pojawić, jest taką ludzką twarzą. Chcę zapytać panów ministrów – czy pomoc, którą otrzymuje LOT została jakoś skonsultowana i przez KE uwarunkowana? Czy państwo, otrzymując te prawie 3 mld powiedzieliście o tym, że będą odejścia, że są zwolnienia grupowe. Na co konkretnie te środki mają być przeznaczone? Przecież podając wyniki i kwotę, o którą państwo się staracie, podawaliście wynagrodzenia pracowników LOT-u, całej załogi, z 2019 roku. Czyli były tam uwzględnione płace tych ludzi, którzy mają w tej chwili odejść.

Kolejne moje pytanie jest następujące – jak państwo zamierzacie rozwiązywać kwestię dotyczącą przejścia na samozatrudnienie? Przecież ci ludzie, którzy są na samozatrudnieniu, pracują nawet w okresie choroby, dlatego że to jest ich zarobek. Sytuację macie taką, że część lotników nie będzie się przyznawała do tego, że są chorzy, tylko wsiadała do samolotu i leciała, nie mówiąc już o innych działaniach.

Państwo już dokonaliście w okresie COVID-19 zmniejszenia wynagrodzeń, niektórzy mają 50% wynagrodzenia, a stewardesy już przeszły na 1/2 zatrudnienia. Natomiast pan

minister przed chwilą powiedział, że jeżeli chodzi o kierownictwo, to jego wynagrodzenia nie ulegają zmianie. Tylko nie będą otrzymywali premii i nagród. Chcę się zapytać – jakie jest wynagrodzenie kadry kierowniczej w LOT? O ile im zostanie zmniejszone, a nie tylko na zasadzie, że nie będziemy wypłacali premii i nagród. Mam pytanie – o ile zmniejszono wynagrodzenia załodze? O ile kadrze kierowniczej nie pytam, bo widzę, że pan prezes PLL cieszy się i śmieje. Macie państwo taką sytuację, że chcecie doprowadzić poprzez zwolnienia grupowe do powstania wydmuszki pod przykrywką pandemii.

Kolejne pytanie – jakie osłonowe działania podejmujecie państwo dla pracowników, żeby nie zwalniać tych ludzi? Mając środki finansowe w wysokości 2,9 mld zł, możecie utrzymać załogę w takim kształcie w jakim ona jest. Jeżeli pandemia się zakończy, to wtedy firma będzie mogła funkcjonować. Czy system dobrowolnych odejść nastąpi również w spółkach zależnych od LOT-u? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz pan poseł Dariusz Joński, proszę bardzo.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Na początku chciałbym, żeby zostało odnotowane, że związki zawodowe nie zostały wpuszczone na dzisiejsze posiedzenie, mimo że lista została przesłana przez pracowników Komisji do Biura Przepustek. Decyzją Straży Marszałkowskiej ci ludzie nie zostali wpuszczeni. To dość istotne, bo mówimy też o zwolnieniach grupowych, które rozpoczęły się 30 grudnia, Za chwilę o nich powiem. Brak głosu najbardziej cennego w Locie, jakim są pracownicy, piloci i stewardesy, nie powinien mieć miejsca. Jeśli tak miało być, jeśliby Straż Marszałkowska wcześniej poinformowałaby, że ci ludzie nie będą mogli wejść, to mogliby oni połączyć się z nami zdalnie. Stało się inaczej i w tej chwili czekają przed wejściem, uniemożliwiono im wejście do budynku i nie mogą zabrać głosu. Chcę, żeby to było odnotowane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle, z jakim uzasadnieniem przedstawiciele strony społecznej nie zostali wpuszczeni, bo do wszystkich związków zawodowych, zgodnie z zasadami została wysłana informacja o posiedzeniu Komisji. Zarówno do central związkowych, jak i do związków branżowych.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Wiem, że co najmniej dwa związki zgłosiły chęć wzięcia udziału w posiedzeniu oraz wysłały zgłoszenia i listy osób. Nie zostały te osoby wpuszczone, a czekały do samego końca. Pytały, dlaczego tak się stało. Odpowiedziano, że taka jest decyzja szefa Straży Marszałkowskiej. Chciałbym, żeby zostało to wyjaśnione, na ile to jest możliwe. Nie może być tak, że szef Straży Marszałkowskiej uznaniowo decyduje, że jednych wpuszcza, a drugich nie wpuszcza na posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję za tę informację, bo nie miałem świadomości, że taka sytuacja miała miejsce. Zwrócę się do pani marszałek o wyjaśnienie tej sytuacji, bo jest to mało komfortowa sytuacja dla strony społecznej. Gdyby były obostrzenia natury epidemicznej, to zawsze strona społeczna mogłaby uczestniczyć zdalnie, jak wielu uczestników dzisiaj.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Chcę tylko zaznaczyć, że pracownicy Komisji Infrastruktury dokonali dzisiaj wszelkich czynności, aby ta lista dotarła w odpowiednim czasie do Straży Marszałkowskiej, czyli po stronie Komisji jest wszystko w porządku.

Przechodząc do tematu. Mam kilka pytań. Rozpocznę od lotniska w Warszawie, które otrzymało pomoc z tarczy w wysokości prawie 12 mln zł za pierwszy lockdown, jako dopłatę do wynagrodzeń pracowników, aplikując o tę pomoc za miesiące lipiec/sierpień/wrzesień. Następnie otrzymało zgodę na zatrzymanie tzw. dywidendy za lata 2019/20 w wysokości około 50 mln, a zaraz potem 60 mln pomocy dla lotnisk w ramach puli 138,5 mln zł. Tu mam wielką prośbę do pana ministra Horały, bo pan minister wielo-

krotnie powtarza kwotę 142 mln zł, a we wszystkich informacjach pojawia się kwota 138,5 mln. Dobrze byłoby to uszczegółowić. Notabene, rząd właśnie ogłosił kwotę 142 mln.

Chcę to podsumować: Port Lotniczy im. Chopina w Warszawie otrzymał 125 mln zł pomocy, a w tym samym czasie lotniska takie jak Olsztyn-Szymany, Lublin, Łódź skorzystały z pomocy tarczy i dostały około 1 mln. 125 do 1 mln, to są to wielkie dysproporcje i nierówności. Chcę zapytać – jak jest z podziałem środków i przekazywaniem ich mniejszym, regionalnym lotniskom? W ramach tego pytania chcę dopytać pana ministra Horałę, na jakie konkretnie narzędzia mogą liczyć porty regionalne? Szczególnie chodzi mi o port w Łodzi. Następne pytanie. Chcę zapytać – ile otrzymał port w Radomiu? Jaką pomoc otrzymał?

Trzecie pytanie do ministra infrastruktury, bo branża lotnicza przedstawiła propozycje, to było jeszcze pod koniec października, które wyraźnie wskazywały, że niewielkie zmiany w regulacjach pozwolą odciążyć lotniska od ponoszenia gigantycznych kosztów stałych. Były 3: włączenie Służby Ochrony Lotnisk, przejściowo w okresie pandemii w ruchu międzynarodowym, do zadań Straży Granicznej, tak jak to miało miejsce przed rokiem 2011. Zmiana dwustrefowości na jedną strefę dla wszystkich lotnisk. Zawieszenie na 2 lata stosowania przepisów ustawy w zakresie odszkodowań wypłacanych przez porty lotnicze w związku z utworzeniem wokół lotnisk obszarów ograniczonego oddziaływania. O tym mówiliśmy wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Mam pytanie – dlaczego pan minister w sprawie tych propozycji, wydaje się bardzo rozsądnych dla branży, w ogóle nie zabrał głosu? To jest jedna część.

Ponieważ za chwilę pewnie pan prezes LOT zabierze głos, to chciałbym zapytać o to, co się dzieje w PLL LOT. Ta firma otrzymała 2,9 mld zł pomocy publicznej, tymczasem 30 grudnia PLL LOT podejmuje decyzje o zwolnieniach grupowych prawie 300 pracowników, w tym stewardes i doświadczonych pilotów. Wiemy doskonale, że proces wyszkolenia pilotów jest długotrwały. To nie jest z dnia na dzień. Chcę zapytać – dlaczego osoby, które są na umowach o pracę są zwalniane i prawie zmusza się tych ludzi do przechodzenia na „b to b”. To się kłóci z tym, co jeszcze przed chwilą powiedział pan minister Małecki, który twierdził, że dla jego partii najważniejszy jest LOT. Często PiS podkreślało, że „umowy śmieciowe” powinny zostać zlikwidowane, a w spółce PLL LOT jak na dłoni widać, że zwolnienia dotykają przede wszystkim tych ludzi, którzy są na umowach o pracę.

Jeżeli jest tak, jak mówił minister Małecki, że ta kwota spokojnie wystarcza na pokrycie strat i normalne funkcjonowanie – przypominam, kwota 2.9 mld zł, która łącznie będzie wypłacona, bo część już została wypłacona – to dlaczego zostają zwalniani pracownicy, skoro ta pomoc z naszych kieszeni jest kierowana do LOT. Czy nie można by było utrzymać zatrudnienia, bo koszt tych 300 pracowników tj. kilkanaście milionów miesięcznie. A my mówimy o prawie 3 mld zł pomocy. Chciałbym od pana prezesa to usłyszeć, bo wiele wasza partia w czasie kampanii mówiła o walce ze „śmieciówkami”, a tu się wyrzuca tych, którzy są na umowach o pracę.

Chciałbym usłyszeć, na jakim etapie jesteśmy, jeżeli chodzi o pracowników. Czy pan prezes, z którym mieliśmy możliwość rozmowy w zeszłym tygodniu, na pytanie – czy spotkał się z pracownikami i związkami zawodowymi stwierdził, że od momentu złożenia wypowiedzeń grupowych nie miał na to czasu. Czy znalazł czas, żeby się z tymi ludźmi spotkać i porozmawiać? To też pokazuje, jak są traktowani ludzie. Chciałbym w tej sprawie otrzymać informację.

Kolejne pytania później, zależnie od odpowiedzi na te. Dziękuję bardzo.

Przepraszam, jeszcze jedno uzupełniające, ale dość istotne. Do pana prezesa, ponieważ pan prezes jest, a nie wiem jak długo będzie. Panie prezesie, czy prawdą jest, że zostało panu przydzielona dodatkowa nagroda bądź premia? Nie mówię o wypłaceniu, tylko czy jest panu przyznana za 2020 rok nagroda lub premia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeszcze jedno pytanie pan poseł Sterczewski, a potem poprosimy o odpowiedzi i uruchomimy drugą turę pytań.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otrzymujemy naprawdę niepokojące sygnały od pracowników i pracownic LOT-u i osób zatrudnionych na lotniskach regionalnych. Sytuacja jest dramatyczna. Słyszymy o zwolnieniach, słyszymy też o tym, że stewardesy i stewardzi otrzymują wynagrodzenia dwa razy niższe niż rok temu. W tym momencie, jeśli takie osoby zarabiają od 2 do 3 tys. zł brutto i mają na utrzymaniu rodzinę, to naprawdę są w sytuacji dramatycznej. Tych osób jest 1000–1300. Stąd moje pierwsze pytanie o strukturę zatrudnienia. Ile PLL LOT zatrudnia na zasadzie „b to b"? Jaki procent ma komfort pracy na zasadzie umowy o pracę, na etacie? Jak faktycznie wygląda ta pomoc i bezpieczeństwo zatrudnienia w tych ekstremalnie trudnych czasach? Skoro LOT otrzymuje prawie 3 mld zł wsparcia, to jaka część tej kwoty faktycznie do tych osób, zatrudnionych na etacie i na zasadzie „b to b", dotrze? Jak ta kwota faktycznie przyczyni się do wsparcia pracowników i pracownic?

Mam jeszcze taką refleksję. Skoro miliony złotych są teraz przeznaczane na promocję Centralnego Portu Komunikacyjnego, to dlaczego w tej sytuacji brakuje pieniędzy dla pracowników i pracownic? To jest rażąca dysproporcja.

Jeszcze ostatnie pytanie dotyczące Portu Lotniczego Poznań-Ławica. Największym obciążeniem są koszty odszkodowań wynikających z tytułu generowania hałasu. To jest pytanie – kiedy zmienią się przepisy dotyczące hałasu, żeby lotnisko nie było karane za swoją działalność? Czy państwo też macie zamiar się tej kwestii przyjrzeć? Z góry dziękuję za odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Odbyliśmy pierwszą turę pytań. Proszę panów ministrów o odpowiedzi. Proszę o zwięzłe wypowiadania się, bo o godz. 16.15 są planowane w Sejmie głosowania. Jeżeli dziś nie skończymy tego posiedzenia, to będziemy je kontynuowali jutro o 10.00.

Pan mister Małecki, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, środki przekazane w ramach pomocy publicznej PLLL LOT mają pozwolić spółce przetrwać kryzys wywołany koronawirusem i mają pozwolić LOT-owi mocno wzbić się w powietrze po tym, kiedy ten kryzys będzie wygasał. Kiedy rynek będzie wracał do życia chcemy, żeby nasz LOT nie tylko przetrwał ten trudny czas, ale żeby wrócił na szybką ścieżkę rozwoju. LOT w latach 2016–2019 rozwijał się bardzo dynamicznie. To jest ten cel, do którego chcemy dążyć, ale najpierw chcemy przetrwać kryzys koronawirusowy, czyli tę sytuację, w której na świecie samoloty po prostu nie latają albo latają w bardzo ograniczonym zakresie.

Jak zwalniały pracowników inne linie lotnicze na początku pandemii. Air Baltic, linia dwukrotnie mniejsza niż LOT, według doniesień medialnych, które były głośne, zwolniła 700 osób, czyli 40% ogółu pracowników. Air France – 7600 osób, czyli 18% pracowników, KLM – 5 tys., czyli 15% pracowników, EasyJet – 4,5 tys., czyli 30%, Finnair – 700 osób, czyli 10%, British Airways – 10 tys., czyli 22% i Lufthansa – 29 tys., czyli 21% załogi.

Chcemy, tego oczekujemy też od zarządu LOT, ochronić jak najwięcej miejsc pracy, ale ratując LOT trzeba mieć świadomość, że w przypadku braku działalności może on w ogóle nie przetrwać. To jest rzecz, która ma ochronić nie tylko miejsca pracy w LOT -cie, ale również w sektorze wokół naszego narodowego przewoźnika, a to jest około 8 tys. osób bezpośrednio współpracujących z LOT. Pan poseł z Platformy krytykował mocno „b to b" w LOT-cie, ale ten rodzaj umów zaczął się za czasów PO i tego akurat nie krytykujemy. Myślę, że pan prezes Milczarski szczegółowo się do tego odniesie.

Natomiast jasno trzeba powiedzieć, że to, że dziś w ogóle możemy rozmawiać o naszym narodowym przewoźniku, o PLL LOT, to jest zasługa rządu PiS. Nawet panowie posłowie z PO pamiętają wypowiedzi premiera Donalda Tuska, że nie będzie ratował LOT-u za wszelką cenę, że nie będzie dopłacał do LOT-u. Były wtedy próby sprzedaży LOT, a przed tym systematyczna wyprzedaż majątku LOT-u. Plasterek po plasterku LOT był okrawany i wyprzedawany. To są okoliczności, które też wpływają na dzisiejszą sytuację. To że udało się zdobywać rekordowe liczby pasażerów, przypominam, rok

2019 – 10,5 mln pasażerów, na rok 2020 było planowane 12 mln pasażerów, gdyby nie pandemia. W roku 2015 było to ledwie 4 mln pasażerów. O takiej skali wzrostu mówimy.

Jednak nie możemy powiedzieć już dziś, że LOT jest w sytuacji bezpiecznej, że nasz narodowy przewoźnik na pewno przetrwa. Nadal jest potrzebne wiele działań, które ochronią naszego narodowego przewoźnika, bo rynek lotniczy jest bardzo konkurencyjny. Także w sytuacji, gdy pandemia będzie wygasać, kiedy będziemy wychodzili z pandemii, wierzymy w to, że będzie to jak najszybciej, ale wtedy różne linie lotnicze będą bardzo agresywnie rywalizować o pasażerów, będą bardzo agresywnie rywalizować o udziały w rynku. W tym wszystkim musi się znaleźć nasz narodowy przewoźnik pod polskim żurawiem. To jest rzecz zasadnicza, której właściciel, czyli Skarb Państwa reprezentowany przez ministra aktywów państwowych, wymaga od LOT-u.

Pieniądze. Zarząd LOT-u otrzymał pomoc publiczną ze Skarbu Państwa, ale oczekujemy, że te pieniądze posłużą do zbudowania siły LOT-u. Najpierw do przetrwania czasu pandemii, a później do zbudowania siły LOT-u po to, żeby można było skutecznie rywalizować na rynku lotniczym po czasie epidemii koronawirusa. Tego MAP oczekuje od zarządu LOT-u dziękując za dotychczasowe skuteczne rozmowy, przede wszystkim z leasingodawcami, dzięki czemu udało się znacznie obniżyć koszty wynajmu samolotów naszego narodowego przewoźnika. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuje bardzo. Udzielam głosu panu Rafałowi Milczarskiemu, prezesowi PLL LOT.

Prezes Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Rafał Milczarski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękuję za zaproszenie i za możliwość przedstawienia sytuacji LOT na podstawie faktów i prawdy, a nie bardzo często przekłamywanych doniesień pojawiających się w różnych publikacjach i mediach społecznościowych.

LOT został w grudniu 2020 roku uratowany pomocą publiczną w wysokości 2926 mln zł. Gdyby nie ogromny wysiłek całego zespołu, zarządu spółki, dyrektorów i całego zespołu spółki, gigantyczna praca wykonana w 2020 roku, ale przede wszystkim w latach 2016–2019, nie byłoby czego ratować. Kwota 2926 mln zł z całą pewnością nie byłaby kwotą wystarczającą do tego, żeby LOT mógł pozostać na lotniczej mapie świata. LOT w ciągu 5 lat, od kiedy ja dzierżę stery spółki, powiększył się ponad dwukrotnie. Dwukrotnie zwiększyło się zatrudnienie, dwukrotnie zwiększyła się flota samolotów, ponad dwukrotnie wzrosła liczba przewiezionych pasażerów, ponad dwukrotnie wzrosły przychody. Te liczby bardzo dobitnie świadczą same za siebie.

Przed pandemią LOT przygotowywał się do największego i najważniejszego przejęcia w całej swojej historii, do przejęcia linii Condor.

Wcześniej, za poprzednich zarządów LOT-u, które były nominowane przez państwa, przez przedstawicieli PO, było w ciągu 8 lat ośmiu prezesów. Zmieniali się oni ciągle. LOT wygenerował ponad 2 mld straty netto, skumulowanej w tym okresie. Sprzedał aktywa za ponad 1,4 mld i był na skraju upadłości, kiedy ja do spółki przyszedłem. Dla porównania, za czasów odpowiedzialności obecnego zarządu PLL LOT wygenerowaliśmy skumulowany zysk netto w latach 2016–2019 w wysokości 770 mln zł.

Niestety, zderzyliśmy się z sytuacja globalnej pandemii COVID-19. To jest największy kryzys z jakim lotnictwo kiedykolwiek musiało się zderzyć. Oczywiście linie lotnicze są pierwszymi i największymi ofiarami pandemii. W ubiegłym roku, według danych IATA, Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych, ruch lotniczy skurczył się o 90%. W 2021 roku IATA prognozuje, że ten ruch będzie niższy o 43%. Nasze projekty finansowe, które zostały przedstawione w ramach uzyskiwania pomocy publicznej KE, są dokładnie oparte na tych założeniach.

LOT otrzymał pomoc publiczną, a KE wydała na nią zgodę pod warunkiem osiągnięcia efektywności ekonomicznej. Jesteśmy zobowiązani dowieść to, co obiecaliśmy w ramach tych modeli finansowych, które zostały przedstawione. W ramach tych modeli finansowych w przyszłym roku powinniśmy osiągnąć stan, w którym nie będziemy wykazywać straty za rok 2022, to będzie gigantycznie trudne.

Dzięki rozpoczęciu i właściwemu ustawieniu sekwencji działań – za to chciałbym serdecznie podziękować MAP, premierowi Sasinowi, panu ministrowi Małeckiemu, za to, że było nam dane działać według tej sekwencji – najpierw rozpoczęliśmy bardzo trudne, wyczerpujące, długotrwałe i dość brutalne negocjacje z leasingodawcami po to, żeby móc tych zwolnień wykazywać jak najmniej. Gdybyśmy nie osiągnęli oszczędności na kosztach leasingu, szacowanych na ponad 1 mld zł w ciągu bieżącego roku i kolejnych czterech latach, to musielibyśmy prawdopodobnie zwolnić nie 300 osób, ale 800 lub więcej.

Usłyszałem niezrozumiałe dla mnie oskarżenie, które chciałbym sprostować, jakobym się uśmiechał czy śmiał. Chcę powiedzieć, że nikomu nie jest do śmiechu, bo nikt tak poważnie nie traktuje tej sprawy jak ja i cały zarząd LOT-u. Decyzja o zwolnieniu kogokolwiek to jest decyzja bardzo trudna, to jest decyzja, która jest okupiona gruntownymi wyliczeniami. Zdajemy sobie sprawę z tego, że to jest bardzo trudny proces dla wszystkich osób, które podlegają zwolnieniom.

Jak sami państwo rozumiecie, wczoraj wieczorem zostało podpisane porozumienie ze wszystkimi związkami zawodowymi co do kształtu, charakteru, wielkości i regulaminu zwolnień. To oznacza, że strona społeczna również rozumie ich konieczność. Co więcej, strona społeczne zaakceptowała regulamin tych zwolnień, który pozwoli nam wytypować osoby, które ostatecznie ze spółką będą musiały się pożegnać. Ubolewam, że przedstawiciele związków nie są obecni na tym posiedzeniu

To jest dla każdego menedżera bardzo trudny moment, dlatego że ja do tej pory kierowałem zarządem, który mógł chwalić się tym, że zwiększył liczbę miejsc pracy w LOT o ponad 2 tys. To jest gigantyczny sukces gospodarczy. My nie przenieśliśmy, wbrew twierdzeniom różnych osób, pracy na „b to b". Te 2 tys. nie wzięły się z umów o pracę, te 2 tys. wzięły się z bezrobocia, to są osoby, które rozpoczęły swoją aktywność zawodową jako przedsiębiorcy. Te osoby, jestem bardzo dumny, że pomagały nam budować sukces, którym możemy się teraz chwalić.

W 2015 roku LOT miał 3 mld złotych przychodu, a w 2019 7,4 mld zł. Byliśmy najszybciej rozwijającą się linią lotniczą w całej Europie. Bardzo się cieszę, że ten sukces odnieśliśmy, bo gdybyśmy go nie odnieśli, to myślę, że uratowanie LOT-u w najgorszej sytuacji pandemicznej, jaką mamy w historii lotnictwa, po prostu by się nie udało.

Jeśli chodzi o bardziej szczegółowe odpowiedzi na zadane pytania. To na pytanie, czy pomoc jest uwarunkowana przez UE i jak mamy się zachowywać. Oczywiście, pomoc jest i musi być uwarunkowana przez Komisję Europejską. Wchodząc do UE zgadzaliśmy się na wszystkie korzyści, ale też na wszystkie odpowiedzialności płynące z uczestnictwa w tym ogromnym geopolitycznym przedsięwzięciu. KE wyznaczyła, już tu przywoływane, ramy tymczasowe udzielenia pomocy w ramach COVID-19. Te ramy są takie same dla wszystkich. My, tak samo jak każda linia, musieliśmy się w tych ramach zmieścić. Maksymalne dokapitalizowanie, bez działań kompensacyjnych, wynosi, według tych ram 250 mln euro. Dokładnie takie dokapitalizowanie w maksymalnej kwocie zostało nam przekazane przez rząd w ramach pomocy publicznej na dokapitalizowanie. Niezależnie od tego mamy 1800 mln zł pożyczki z Polskiego Funduszu Rozwoju. Za co też chciałbym złożyć najserdeczniejsze podziękowania dla PFR, dla pana prezesa, zarządu i wszystkich pracowników, za gigantyczna pracę, która została wykonana po to, żebyśmy mogli te środki otrzymać na czas, czyli jeszcze przed początkiem tego roku. Trzeba jednak pamiętać, że te środki, czyli 1800 mln zł wraz z odsetkami, LOT będzie musiał zwrócić do końca 2026 roku. Takie są ramy i uwarunkowania pomocy publicznej.

My, jako LOT, funkcjonując w bardzo kryzysowej sytuacji, funkcjonując w rzeczywistości, w której drastycznie zostało obniżone zapotrzebowanie na rejsy, jesteśmy zmuszeni, chociaż częściowo, dostosować nasz potencjał. My ten potencjał dostosowujemy nie tylko jeżeli chodzi o pracowników, ale także jeżeli chodzi o statki powietrzne. W wyniku tych negocjacji, które przeprowadziliśmy, już w tym roku rozpoczniemy zdawanie 12 statków powietrznych Q-400, które nie będą już funkcjonowały w naszej flocie do końca przyszłego roku. To jest realna oszczędność, którą udało się nam osiągnąć dzięki tym skomplikowanym negocjacjom.

To oznacza również, że nie możemy zapomnieć o oszczędnościach, jeśli chodzi o pracowników i współpracowników. Chcę też stanowczo zdementowac to, jakoby to tylko

osoby zatrudnione na umowę o pracę były objęte tymi obostrzeniami, tymi zwolnieniami. To jest po prostu fundamentalna nieprawda, niestety bardzo często powtarzana w publikatorach, w mediach społecznościowych, w których człowiek nie ponosi tak wysokiej odpowiedzialności za słowo, jak na zebraniu komisji sejmowej, gdzie trzeba mówić prawdę. To jest nieprawda, że tak było. Ograniczyliśmy zdecydowanie liczbę współpracowników. Do chwili, w której rozmawiamy już 200 osób spośród współpracowników, personelu pokładowego na umowach „b to b" pożegnało się z LOT-em i już z nami nie współpracuje. Rozumiem formułę i charakter tego spotkania. Rozumiem, że można tu różne rzeczy wypowiadać, ale nie mogę się zgadzać na to, żeby różnicować ludzi ze względu na jakiekolwiek inne kryteria niż profesjonalizm, bezpieczeństwo i ocenę pasażerów. Nie mogę się zgodzić na to, żeby gorzej traktować osoby, które są zrzeszone w związkach zawodowych versus osoby, które w tych związkach zrzeszone nie są. Tego wymaga od nas elementarna uczciwość.

Negocjując i prowadząc bardzo długie, bardzo skomplikowane, bardzo trudne i twarde negocjacje ze związkami zawodowymi w sprawie tych porozumień, które wczoraj podpisaliśmy, zgodziliśmy się na to, żeby wśród tych 300 osób, które będą podlegać redukcjom, znaleźli się jako ochotnicy również ci, którzy w ciągu najbliższych 24 miesięcy będą osiągać wiek emerytalny. My tym osobom pozwolimy na dopracowanie do momentu przejścia na emeryturę. Myślę, że jest to bardzo głęboki ukłon w stronę strony społecznej, który pomógł zdecydować o tym, że wszyscy wspólnie, zgodnie, w poczuciu głębokiej odpowiedzialności za sprawy spółki zdecydowaliśmy się podpisać to porozumienie.

Jeżeli chodzi o przejście na samozatrudnienie, to powiem, że nigdy nikogo na samozatrudnienie nie wypychaliśmy, ale byliśmy otwarci i gotowi współpracować, bo obecnie nowe umowy na samozatrudnienie z pilotami i stewardesami nie są planowane. Jednak w standardowym module funkcjonowania byliśmy gotowi na różne formy współpracy, zarówno umowę o pracę, jak i kontakty „b to b". Ta formuła została zapoczątkowana przez pana prezesa Mikosza. To był dwukrotny prezes LOT-u za czasów rządów PO. Jako osoba skromna, ale również profesjonalny menedżer, potrafię docenić czyjeś osiągnięcia i uważam, że ta formuła absolutnie się sprawdziła. Uważam, że te osoby, które zostały przez pana prezesa Mikosza zatrudnione w formule „b to b", sprawdziły się jako piloci, sprawdziły się jako stewardesy. To już trwa 7 lat. Sprawdzili się w tym czasie, wypełniając w sposób bezpieczny i profesjonalny swoje obowiązki. Wykonali tysiące startów i lądowań. Bardzo wiele tych osób uczestniczyło w programie „Lot do domu", czyli programie repatriacyjnym, który był zorganizowany na zlecenie rządu RP i pomógł w repatriacji i zapobieżeniu uwięzienia w różnych miejscach na świecie ponad 55 tys. Polaków.

Ci przedsiębiorcy, którzy z LOT-em współpracują, byli kluczowym ogniwem tego programu i dlatego nie mogę się zgodzić na takie – być może funkcjonalnie użyteczne z perspektywy związków zawodowych, bo potencjalnie zwiększające zainteresowanie związkami zawodowymi – próby podziału. My nikogo nie dzielimy tylko łączymy, bo LOT to jest wspólna odpowiedzialność i wspólna przyszłość. Jesteśmy zobowiązani, aby być tak samo odpowiedzialnymi wobec pracowników jak i współpracowników. Chcę, żeby wybrzmiało, że redukujemy zapotrzebowanie na pracę zarówno w jednym, jak i w drugim elemencie tej współpracy.

Odnośnie do wynagrodzeń chcę powiedzieć jasno, że żadna nagroda nie została mi ani przyznana, ani wypłacona. Jest to fake news z mojej perspektywy zupełnie niezrozumiały.

Padło również pytanie – czy spotykam się z pracownikami? Chcę powiedzieć, że spotykam się i zawsze się spotykam z każdym. Jestem człowiekiem skromnym i otwartym. Chcę powiedzieć, że na każdej mojej wizytówce jest numer mojego telefonu komórkowego. Nie mam ani jednej wizytówki, na której nie ma numeru mojej komórki. W bazie danych LOT-u, do której ma dostęp każdy z pracowników, jest również podany numer mojego telefonu komórkowego. Przy obostrzeniach covidowych, w czasach pandemii wielokrotnie rozmawiałem z pracownikami, czy to pośrednio czy też bezpośrednio, w osobistych bezpośrednich rozmowach.

Niezależnie od tego chcę państwa poinformować, że od początku pandemii odbyło się 10 spotkań w formule multimedialnej, w czasie których członkowie zarządu spotykali się z pracownikami. Średnio uczestniczyło w takich spotkaniach około 1 tys. osób. Statystycznie licząc, spotkaliśmy się z około 10 tys. osób. Przekazywaliśmy spokojnie pracownikom, bardzo umiejętnie, wszystkie kroki, które będą podejmowane w okresie największego uderzenia pandemii. Ja w takich spotkaniach również uczestniczyłem. Szczerze mówiąc, takiego zarzutu, abym ja się nie spotykał z ludźmi, nie rozumiem, zwłaszcza w kontekście podpisanego wczoraj porozumienia. Działał umocowany przez nas zespół negocjacyjny, którego dyrektorem była pani dyrektor Beata Koncewicz, dyrektor HR PLL LOT. Jak widać ta akcja zadziałała, profesjonalizm, spokój, umocowanie ludzi, którzy są wykształceni w tej dziedzinie, żeby tego typu dyskusje prowadzić, jest, jak widać, lepszym sposobem osiągnięcia porozumienia niż jakieś nagłe przystępowanie do problemu przez prezesa. Oczywiście zawsze jestem do tego gotowy i zawsze byłem gotowy w tych rozmowach uczestniczyć w taki sposób, żeby zaproponować jakieś rozwiązania, akceptować te rozwiązania. Natomiast uważam, że ta formuła, która została przyjęta, sprawdziła się i będzie kontynuowana.

Jeszcze było pytanie odnośnie do kadry kierowniczej, wynagrodzeń zmiennych i tego, czy tylko pracownicy ponoszą koszty całej tej sytuacji, czy również dyrektorzy i kierownicy. Chcę powiedzieć, że od początku pandemii już 14 osób z kadry kierowniczej pożegnało się ze spółką. Kwestia druga, została bardzo szybko, jak tylko pandemia się rozpoczęła, podjęta decyzja o całkowitym zamrożeniu do odwołania wynagrodzeń zmiennych. To dotyczy całej kadry kierowniczej, wszystkich dyrektorów, jak również kadry pracowniczej, bo pracownikom też przysługiwał element zmienny wynagrodzenia. To wszystko jest zamrożone. To jest bardzo duży procent, bo to jest 30% wynagrodzenia kierowników i dyrektorów, którego oni zostali pozbawieni.

Rozumiem, może porównywanie tego do funkcjonowania na 1/2 etatu, tak jak stewardesy. Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego nie zgodził się podpisać z nami porozumienia w zeszłym roku i w związku z tym nie mieliśmy innego wyjścia, jak zrobić wypowiedzenia zmniejszające zakres etatu do 50%. Trzeba powiedzieć jedno, te osoby, które są obecnie na 1/2 etatu, jeżeli chodzi o personel pokładowy, realnie nie są w stanie wylatać nawet tej połowy etatu. Natomiast osoby, które pracują w biurze i mają zmniejszone wynagrodzenia, realnie pracują jeszcze więcej niż przed pandemią. Jest tak dlatego, że jeśli chodzi o biuro, to chodzi o przygotowanie tych wszystkich działań, restrukturyzacji, renegocjacji, których czeka nas jeszcze bardzo wiele, bo renegocjacja opłat leasingowych to jest tylko część. My musimy renegocjować również całą formuję dystrybucji naszych biletów. Jest to szereg bardzo skomplikowanych kontraktów, które musimy unowocześnić. Musimy wykorzystać tę sytuację do unowocześnienia naszych systemów informatycznych. Trzeba powiedzieć jasno, że te osoby, które nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem działalności lotniczej, dziś pracują dużo ciężej niż przed pandemią, a mają bardzo znacząco obniżone wynagrodzenia.

Na koniec, to jest kwestia dotycząca zarządu, o której wspomniał już pan minister Małecki. Część stała wynagrodzeń zarządu została zamrożona na poziomie roku 2019, a część zmienna została zablokowana do końca zakończenia całego procesu pomocy publicznej, a więc realnie do końca 2026 roku. Wygląda na to, że zarząd PLL LOT nie będzie otrzymywał żadnego zmiennego elementu wynagrodzenia.

Nie chcę uprawiać tutaj populizmu, ale powiem, że to był z mojej perspektywy najtrudniejszy okres w całej mojej menedżerskiej karierze. Nigdy nie pracowałem więcej i ciężej. Nigdy ja ani moi koledzy i koleżanki z zarządu, nie musieliśmy stawić czoła trudniejszym wyzwaniom. To jest bardzo obciążające, ale uważam, że wyszliśmy z tej próby dobrze. Skutecznie obroniliśmy LOT i dalej zamierzamy to czynić.

Dzięki całej pracy, którą wykonaliśmy, dzięki tym wszystkim wysiłkom LOT po covidzie, po tym bardzo trudnym czasie globalnej pandemii, najtrudniejszego w historii świata kryzysu gospodarczego w lotnictwie, będzie w lepszej formie niż ten LOT, który ja przejąłem w styczniu 2016 roku po 8 prezesach, którzy rządzili LOT-em za czasów PO i PSL. Uważam, że jest to jeden z kluczowych elementów do zrozumienia tej fundamentalnej różnicy. Ja dziś mogę liczyć na to, że jest strategia lotnictwa w Polsce, że jest

wizja LOT-u, że jest wizja silnego LOT-u. Mam ten ogromny komfort, za który chciałbym podziękować, a który nie był dany prezesem przede mną, którzy byli równie utalentowani jak ja, ale jeśli było im dane rządzić przez pół roku, to nie mieli szansy w żaden sposób zrealizować jakiejkolwiek wizji. My na szczęście mieliśmy tę możliwość.

Na koniec chciałbym bardzo serdecznie podziękować panu premierowi Mateuszowi Morawieckiemu, który przez część tego okresu sprawował bezpośredni nadzór nad LOT -em. To była wielka pomoc i ogromne wsparcie intelektualne, ogromne wsparcie finansowe, które się zmaterializowało poprzez dokapitalizowanie w ramach pomocy publicznej z MAP w kwocie 1126 mln zł, jak również pożyczki z nadzorowanego przez pana premiera Morawieckiego PFR.

Bardzo dziękuję i jestem gotów odpowiedzieć na wszystkie pozostałe pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu ministrowi Horale, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Padło kilka pytań w kierunku Ministerstwa Infrastruktury, więc pozwolę sobie na nie odpowiedzieć. Pan poseł Joński słusznie wskazał – dziękuję za to pytanie, bo to wymaga doprecyzowania – że niekiedy pojawia się kwota 142 mln, a niekiedy kwota 138 mln zł, jeżeli chodzi o wypłacaną dotację. Może to usystematyzuję. Kwota, jaka na wszystkie dotacje dla portów lotniczych została zarezerwowana w funduszu covidowym, to było pierwotnie 142 185 780 zł. Ta kwota została podzielona pomiędzy wszystkie porty lotnicze w proporcji do ich udziału w rynku lotniczym. Od Portu Lotniczego im. Chopina, na który przypadło 59 400 tys., po Port Lotniczy Zielona Góra, na który przypadło 199 tys. zł. Następnie, tak jak już mówiłem, w wyniku negocjacji z KE zostało ustalone, że możemy wypłacać do wysokości straty definiowanej jako wynik za czas administracyjnego zamknięcia lotów minus wynik operacyjny z zeszłego roku versus wynik operacyjny z zeszłego roku dla analogicznego okresu. W związku z tym powstały dwie kwoty. Kwota potencjalnej dotacji wynikającej z udziału w rynku i kwota maksymalnej dotacji wynikającej z wykazanej straty. Tu wystąpiły różne kombinacje między tymi dwoma kwotami, od Portu Lotniczego im. Chopina, który tak definiowanej straty wykazał 243 mln, a mógł dostać z udziału w rynku 59 mln. Tyle dostał. Takich portów lotniczych było kilka, takich które miały większe straty niż udział w dotacji wynikający z udziału w rynku. One dostały pełną dotację, natomiast nie pokryła ona całości strat.

Potem były dwa porty lotnicze: Szczecin-Goleniów i Bydgoszcz, które wykazały stratę, ale była ona mniejsza niż udział w dotacji proporcjonalny do udziału w rynku. W związku z tym miały one pokrytą całą wykazaną stratę, ale oczywiście całej potencjalnej dotacji nie wykorzystały. Natomiast trzy porty lotnicze: Lublin, Łódź i Olsztyn tak definiowanej straty nie wykazały, w związku z tym nie wykorzystały swojej dotacji wynikającej z udziału w rynku. Stąd łączna suma wypłacona i przelana na konta portów lotniczych, to 138 856 791,25 zł. Różnica wynika z tego, że gdybyśmy tę różnicę wypłacili, to byłaby to niedozwolona pomoc publiczna w myśl przepisów UE. Reszta pieniędzy została w funduszu covidowym i została spożytkowana na różne mechanizmy wsparcia, które przez ten fundusz są realizowane.

Wracając do pytania o dysproporcję. Pan poseł wyliczył całkowite kwoty wsparcia dla Portu Lotniczego im. Chopina jednak w sposób inny niż liczy się dla innych podmiotów. Ponieważ zaliczył tam pan poseł również zawieszenia składek do ZUS, z których to mechanizmów inne porty lotnicze też korzystały lub mogły korzystać, Jeżeli nie korzystały to już pytanie do ich zarządów – czemu nie skorzystały z takiej okazji? Nie wiem, jakie to są dokładnie kwoty, bo tym zajmuje się ZUS a nie nasz resort. Wiem, że porty lotnicze z tego korzystały.

Zawieszenie wypłat z zysku. Chcę zwrócić uwagę, że ten mechanizm, któremu podlegają państwowe porty lotnicze powoduje, że są one dodatkowo karane za tę formę organizacyjną, czyli bycie przedsiębiorstwem państwowym. Wszystkie inne porty lotnicze w Polsce mają formę spółek, nie mają żadnego ustawowego obowiązku dokonywania wypłat czy quasi-dywidendowego. Mało tego, praktyka wskazuje, że tych diwidend nie wypłacają. Może ktoś z państwa, kto dłużej działa na rynku zna taki przypadek, żeby

port lotniczy wypłacił dywidendy swoim udziałowcom. Może kiedyś dawno taki przypadek był, ale to musiało być bardzo dawno. Raczej regularna jest praktyka dokapitalizowywania i dokładania przez udziałowców do tych kapitałów.

Państwowe porty lotnicze odwrotnie, miały ustawowy obowiązek wypłacenia części przez siebie wypracowanych pieniędzy i wpłacania ich do budżetu państwa. Ta dodatkowa kara za to, że są przedsiębiorstwem państwowym w tym roku została zawieszona i te środki, ze względu na niepewną sytuację rynkową, zostały w przedsiębiorstwie pozostawione. Czyli tym samym sytuacja formalnoprawna państwowych portów lotniczych zrównała się z sytuacją formalnoprawną innych podmiotów prowadzących lotniska w Polsce.

Jeżeli mówimy o innych mechanizmach pomocy, z których można skorzystać, to ich było bardzo dużo w różnych tarczach. Może tylko niektóre tytułem przykładów czy sygnalizacji. To np. 3-miesięczne dofinansowanie wynagrodzenia pracownika w przypadku przestoju ekonomicznego lub obniżonego czasu pracy oraz opłaty składek na ubezpieczenie społeczne, możliwość późniejszej zapłaty lub bezkosztowego rozłożenia na raty należności ZUS, możliwość późniejszego opłacenia należności podatkowej i rozłożenia zaległego podatku na raty albo umorzenia zaległości podatkowej, możliwość zapłaty niższych zaliczek na podatek dochodowy PIT i CIT, możliwość rezygnacji z uproszczonej formy płacenia zaliczek, możliwość odliczenia przekazanych darowizn od dochodu nawet do 200% wartości darowizny, możliwość odliczenia straty za 2020 rok od dochodu za 2019, celem zmniejszenia podstawy opodatkowania i otrzymanie zwrotu nadpłaconego podatku, brak konieczności zwiększania dochodu będącego podstawą obliczania zaliczek w roku 2020 za nieuregulowane należności handlowe, zwolnienie z opłaty prolongacyjnej w decyzjach o odroczeniu lub płatności w ratach podatku i zaległości podatkowych, odroczenie płatności za użytkowanie wieczyste gruntów Skarbu Państwa, możliwość wprowadzenia przez rady gmin zwolnienia z podatku od nieruchomości, przesunięcie terminu zapłaty podatku, możliwość skorzystania z gwarancji Funduszu Gwarancji Płynnościowych BGK na zabezpieczenie kredytu na utrzymanie firmy w kryzysie. To tylko przykład różnych mechanizmów z różnych tarcz, z których firmy prowadzące porty lotnicze mogły korzystać i z których korzystały. Oczywiście różne z różnych, to już zależało od konkretnej sytuacji i możliwości. To od danej firmy zależało z jakich mogła korzystać.

Generalnie, jeżeli mówimy o różnicy w płacach. Pan poseł zestawił – dlaczego Port Lotniczy im. Chopina tyle, a np. Olsztyn, Lublin, Łódź zdecydowanie mniej? Przede wszystkim wynika to z różnicy wielkości tych podmiotów. Jeżeli popatrzymy na udział tych podmiotów w rynku lotniczym, to Port Lotniczy im. Chopina waży w polskim rynku lotniczym tyle ile 60 lotnisk w Lublinie, 93 lotniska w Łodzi i 144 lotniska Olsztyn-Szymany.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Czy może pan podać, ile dostało każde lotnisko?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Pomocy w ramach mechanizmu dotacyjnego. Już to mówiłem, ale mogę powtórzyć. Port Lotniczy im. Chopina – 59 400 tys. zł, Port Lotniczy Kraków-Balice – 22 638 tys., Port Lotniczy w Gdańsku – 15 087 tys., Port Lotniczy w Katowicach – 12 883 tys., Port Lotniczy we Wrocławiu – 9996 tys., Port Lotniczy w Modlinie – 7749 tys., Port Lotniczy Poznań-Ławica – 6825 tys., Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka – 2445 tys., Port Lotniczy Szczecin-Goleniów – 1390 tys., Port Lotniczy Bydgoszcz – 200 tys., Port Lotniczy w Zielonej Górze – 199 tys. Porty lotnicze w: Lublinie, Łodzi i Olsztyn-Szymany to te przypadki, o których mówiłem.

Były pytania o ewentualne propozycje zmian. Jeżeli chodzi o zastąpienie obowiązków SOL przez Straż Graniczną, jako wsparcie dla działania portów lotniczych, to trzeba powiedzieć, że niestety w okresie pandemii Straż Graniczna była obciążona całym szeregiem dodatkowych, czasami całkowicie kluczowych zadań, np. zamknięcia granic czy wprowadzenia kontroli granicznych. Wiele gigantycznych obowiązków. Od tego jest Straż Ochrony Lotniska. Nie do końca widzę jakiś duży wpływ, bo nie do końca widzę, żeby lot-

niska te straże ochrony lotniska rozpędziły i pozwalniały po to, żeby zaraz z powrotem zatrudniać. Wydaje mi się, że nie ma co dywagować nad tym problemem, bo Straż Graniczna miała w Polsce kluczowe zadania, bardzo obciążające tę służbę. Gorące podziękowania za wykonanie tych zadań.

Jeżeli chodzi o zawieszenie mechanizmów wypłat związanych z odszkodowaniami za obszary ograniczonego użytkowania, tzw. hałasowych, to podzielam, bardzo się cieszę. O ile sam fakt wypłacania odszkodowań za pogorszenie warunków życia w związku z sąsiedztwem lotniska jest rzeczą oczywistą i niepodważalną, że tego rodzaju rekompensaty się ludziom należą, to skala, sposób ich obliczania i absolutna nieadekwatność do rzeczywistego uszczerbku, z jakim mamy do czynienia ma charakter patologii. Tylko że przede wszystkim jest to patologia wymiaru sprawiedliwości. Oczywiście to sądy tak orzekają. Najgorzej, według mnie, sytuacja wygląda w Poznaniu, ale to się rozprzestrzenia. To, w jakiej wysokości i na jakiej podstawie sądy potrafią te odszkodowania zasądzać, delikatnie mówiąc jest bardzo daleko od elementarnego poczucia sprawiedliwości i gry fair wobec lotnisk. Natomiast nie ma takiego mechanizmu, żebyśmy wstrzymywali wykonywanie prawomocnych wyroków sądowych. To byłoby tak dalekie idące złamanie zasady trójpodziału władz. To jest oczywiste. To, co możemy zrobić, to zmienić te przepisy. Tu odpowiadam od razu na pytanie pana posła Starczewskiego. Nad tym pracujemy, ale to jest niezwykle trudne. Zwracam uwagę, że wszystkie uzgodnienia europejskie, cały trend prawodawstwa różnych konwencji, które podpisujemy, generalnie idzie w kierunku zwiększania i zaostrzania przepisów związanych z ochroną środowiska. Deklaruję, że takie prace w ministerstwie się toczą. Przygotowujemy nowelizację Prawa lotniczego, która będzie tę delikatną kwestię rozstrzygała, ale przyznaję, że jest to niezwykle trudne, żeby to we właściwy sposób zdefiniować, żeby ta zmiana nie byłą podważona. My ją oczywiście zaproponujemy, ale wymaga to wiele konsultacji, uzgodnień z różnymi instytucjami, nie tylko polskimi. Nie jestem w stanie niestety twardo zadeklarować, w którym momencie będziemy mogli Wysokiej Izbie taką propozycję przedstawić.

Jeszcze pan poseł Sterczewski powiedział, że są pieniądze na CPK a nie ma na inne cele. Chcę uprzejmie poinformować pana posła, że pan to powinien wiedzieć, uchwalając budżet państwa. Wydatki budżetu państwa w roku 2020 jak i 2021 na program inwestycyjny CPK, to zasadniczo jest zero złotych. Jest to program, który będzie finansowany z trzech źródeł. Pierwsze, to środki unijne na budowę infrastruktury kolejowej. Nie ma oczywiście opcji, żebyśmy środki, które pozyskaliśmy już z tego mechanizmu na budowę odcinka linii kolejowej Chybie – Jastrzębie Zdrój granica państwa wydali na cokolwiek innego niż ta inwestycja, na którą je pozyskaliśmy. Drugie środki, które się zaczną pojawiać, dopracowujemy model finansowy, to będą środki prywatne albo inwestor branżowy, albo finansowanie dłużne rynkowe. Nie ma takiej opcji, żeby spółka CPK Lotnisko wyemitowała obligacje komercyjne dla inwestorów, którzy będą chcieli zainwestować w lotnisko, a potem przekazała je na cokolwiek innego niż to, na co je wyemitowała. Trzeci komponent z budżetu państwa – może bardziej precyzyjnie, z finansów publicznych, bo taki komponent będzie – wynika z tego, że, po pierwsze, w wymiarze infrastruktury kolejowej, ona w warunkach unijnych jest zasadniczo infrastrukturą publiczną, która ma się rozliczyć na zasadzie non profit, więc nie wygenerujemy tu jakiegoś strumienia przychodów, od których moglibyśmy się lewarować rynkowo na finansowanie. Komponent finansowania budżetowego, który dołożymy do środków unijnych, musi być, musi pochodzić z finansów publicznych a nie budżetowych, to jest istotne. W przypadku lotniska wynika to z tego, że chcemy zachować kontrolę polskiego państwa nad tą krytyczną infrastrukturą, być większościowym udziałowcem spółki, która będzie operowała lotniskiem CPK lub spółki ją kontrolującej. Będzie nim Skarb Państwa, co wymaga wykreowania pewnego kapitału. Jest on kreowany na zasadzie wyposażania spółki w papiery dłużne, w obligacje Skarbu Państwa, które są wnoszone na kapitał spółki. To powoduje, że koszt wykupu obligacji przez Skarb Państwa będzie, ale pojawi się w odległej przyszłości, kiedy CPK i cały nowy system transportowy w Polsce będzie już działał i generował dodatkowe wpływy do budżetu państwa.

Według najnowszego raportu firmy consultingowej w perspektywie do 2040 roku realizacja programu inwestycyjnego CPK wygeneruje 300 tys. nowych miejsc pracy i prawie bilion dodatkowej produkcji do polskiego PKB. Z dodatkowych wpływów podatkowych państwo polskie będzie te obligacje spłacać i przy okazji dobrze na tym zarobi. W tym roku i w przyszłym roku nie ma możliwości przesuwania pieniędzy budżetowych z programu CPK na cokolwiek innego, bo budżet nie wydaje na ten program ani złotówki.

Ostatnie słowo, bo w programie pomocowym i wspieraniu lotnisk zapomniałem o tym dodać, że oczywiście wsparcie PLL LOT jest w sposób pośredni, ale bardzo znaczący, również wsparciem lotnisk w Polsce. To LOT generuje znaczącą część ruchu na polskich lotniskach. Co więcej, jest to ruch jakościowy i wartościowy w przeciwieństwie do niektórych umów, jaki są podpisywane z liniami niskokosztowymi, które są w pewnej pogoni za pasażerem czy za uzasadnieniem istnienia tego czy owego lotniska. Niektóre umowy są bardzo niekorzystne dla tych lotnisk, a bardzo korzystne dla linii niskokosztowych. Są lotniska, które w ten sposób generują bardzo duży ruch, a nadal ponoszą straty i nie zarabiają na tym ruchu, bo dają fenomenalnie dobre warunki tym przewoźnikom, którzy z nich korzystając mogą wygrywać z PLL na polskim rynku lotniczym, co też nie jest zjawiskiem pozytywnym. Natomiast LOT jest tym, który generuje znaczącą część ruchu lotniczego na polskich lotniskach i jeszcze większą część ruchu, który określiłbym jako biznesowo wartościowy i przynoszący korzyść gospodarczą tym lotniskom. To, że LOT jest podtrzymywany i będzie się rozwijał, to również jest ogromna pomoc dla polskich lotnisk.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do drugiej tury pytań. Pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo krótko, bo wiele rzeczy już panowie ministrowie powiedzieli. Powiem tak, ruch lotniczy jest odbiciem ogólnej sytuacji gospodarczej w świecie. Ta sytuacja, wbrew temu co chcielibyśmy, pewnie się tak szybko nie odbije, więc można się spodziewać, że przez najbliższe 2–4 lata poziom ruchu lotniczego będzie dużo niższy niż to, z czym mieliśmy do czynienia pod koniec 2019 roku. Możemy się spodziewać tego, że LOT nie będzie potrzebował takich kadr, jak w 2019 roku. Jest jasne, że w tej perspektywie trzeba się dostosować do planowanego ruchu. Byłoby to chyba naruszenie warunków, jakie postawiła KE, udzielając pozwolenia na 2,9 mld dokapitalizowania, gdyby nie zmieniono czy też nie próbowano zmienić stanu osobowego w firmie.

Chciałabym zapytać panów ministrów, bo była mowa o tym, że nasz ruch lotniczy jest nietypowy, bo cargo ma niewielki udział w porównaniu ze strukturą ruchu w innych krajach. Czy jest szansa, żeby tym cargo zmienić strukturę naszego ruchu i próbować je rozbudować w tak trudnych warunkach, z jakimi mamy do czynienia? Drugie pytanie. Na ile, na skutek zawirowań spowodowanych covidem, zmienił się harmonogram planowanych inwestycji? Mam na myśli Kraków – drugie pod względem ruchu lotniczego lotnisko. To jest jasne, że perspektywa musi zostać zmieniona. Czy już są jakieś przymiarki? Czy już wiadomo, jak ten harmonogram inwestycji w infrastrukturę lotniczą ulegnie zmianie?

Jeszcze jedno zdanie konkluzji. Ośmielam się przypuszczać, że stan osobowy LOT-u jest daleko lepszy niż był w 2015 roku, kiedy zaczynaliśmy w tym gronie pracować nad ratowaniem spółki. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Cezary Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, pan minister upiera się, że trzy lotniska nie spełniają kryteriów, które narzuciła KE, a to przecież nieprawda. To pan odpowiadał na dwie interpelacje, że przygotowywane jest rozporządzenie, które przewiduje wsparcie dla wszystkich 14 lotnisk. Ostatecznie zostało przyjęte rozwiązanie, które trzy porty lotnicze wyeliminowało z państwowej pomocy, ale to była decyzja polskiego rządu. To polski rząd przyjął rozwiązanie zgodne z art. 107 2B Traktatu o funk-

cjonowaniu UE. Możliwe były także dwa inne rozwiązania. Pan minister na pewno wie, że Niemcy i Bułgarzy takie właśnie rozwiązanie przyjęli. Pozwoliło ono objąć parasolem ochronnym całą infrastrukturę lotniskową. Podobnie, gdy chodzi o Francję, Włochy i Danię. Tam także skorzystano z rozwiązania, które pozwoliło wesprzeć całą branżę lotniczą. Dlatego nie możemy przyjąć pana wyjaśnień, bo to rząd przyjął rozwiązanie krzywdzące te porty lotnicze.

Dlaczego upieramy się przy tym? Dlatego, że w UE istnieje wiele lotnisk małych, które obsługują mniej niż 1 mln pasażerów. Wśród tych lotnisk około 70% przynosi straty, ale fakt, że porty lotnicze funkcjonują na obszarze konkretnych regionów pozwala rozwijać się gospodarczo tym regionom. One stanowią wartość dodaną, dlatego są utrzymywane, dlatego rząd, udzielając wsparcia, nie powinien eliminować tych podmiotów. To jest budowanie nierównych reguł.

W związku z tym chcę zapytać, bo przecież przygotowujemy się do uruchomienia wielkich środków z funduszu odbudowy. Także w tych funduszach mogą znajdować się środki, które pójdą na wsparcie portów regionalnych. Chciałbym usłyszeć od pana ministra, czy już zostały przygotowane jakieś propozycje? Czy zostały złożone fiszki do Krajowego Programu Odbudowy, które uwzględniają także te pominięte w pierwszej transzy pomocy porty lotnicze? Te podmioty także czekają na tę informację. Jeszcze raz podkreślam, wiele europejskich lotnisk, to lotniska deficytowe, ale lotniska, które przynoszą korzyść gospodarcza swoim regionom. Dlatego powinniśmy je utrzymać i wspierać.

Jeżeli chodzi o LOT, to i panowie ministrowie, i pan prezes, próbujecie narzucić narrację, z której wynikać ma, że LOT zaczął funkcjonować dobrze, że w ogóle zaczął funkcjonować od 2016 roku. Tymczasem historia tego przedsiębiorstwa, kiedyś przedsiębiorstwa państwowego, jest dużo dłuższa i sięga 1928 roku. Jeżeli weźmiemy tylko okres ostatnich 30 lat, to też były wzloty i upadki. Proszę pana prezesa, żeby o tym nie zapominał. W 1999 roku miała miejsce prywatyzacja tej firmy. Wiemy, że była nieudana, bo Swissair krótko po objęciu akcji LOT-u upadł. Od tego momentu zaczynają się poważne schody. Nie poradził sobie z tymi problemami pierwszy rząd PiS, wówczas w koalicji z innymi ugrupowaniami, w latach 2005–2007. Taki LOT przejmowały późniejsze rządy PO. To był jeszcze LOT bez dreamlinerów, bez tej części floty, która pozwoliła rozwinąć skrzydła firmie. Proszę o tym przypominać, że to nie pan kupował te dreamlinery, że to nie pan prowadził rozmowy z dyplomacją amerykańską, dlaczego opóźnia się dostawa tych samolotów, które zostały zamówione. Pan powinien przypominać, że opóźnienie nie było zawinione przez stronę polską. Tylko były problemy techniczne z akumulatorami, dochodziło do samozapłonów i na wiele lat zostały przesunięte dostawy. Przypomniał pan to kiedyś? Nigdy nie słyszałem pana wypowiedzi na ten temat. Pan tylko mówi, że pan rozwinął skrzydła. Gdyby pan nie miał dreamlinerów nic by pan nie zdziałał.

Dobrze, że doszło do podpisania porozumienia ze związkami. Dziś posłowie między sobą wymieniali informacje, że presja ma sens, bo gdyby nie było zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji, która omawia sprawy LOT-u, to być może tych porozumień by nie było. Dobrze, że one są, czyli dobrze, że to posiedzenie Komisji zostało zwołane.

Czy pan nas uspokoił? Nie, bo na część pytań ciągle nie mamy odpowiedzi. Nie wiemy, jakie konsekwencje będzie miała dla LOT-u nieudana próba przejęcia Condora. Czekamy na informacje w tej sprawie, bo na początku ubiegłego roku wielu już przewidywało zmniejszenie ruchu lotniczego. W Chinach już się rozwijała pandemia, a wy zapowiadaliście zakup Condora. Zakup miał być finalizowany w kwietniu. 2 tygodnie przed finałem wycofaliście się z tej operacji. Wiemy, opinia publiczna została powiadomiona, że zostały złożone pozwy przeciwko Polskiej Grupie Lotniczej, która firmowała ten zakup. Kto jest filarem tej grupy? No pan. Dlatego oczekuję dziś odpowiedzi na ten temat. Jakie ryzyka związane z tą operacją, opartą na wydumanych, fałszywych przesłankach, jakie ryzyka ciążą na firmie?

To, że powstał LOT-bis wiemy. Dlaczego powstał, nie wiemy, a media spekulują. Czy grozi kontrolowana upadłość LOT-u? Proszę odpowiedzieć na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Mamy dosłownie 7 minut na odpowiedzi. Proszę odpowiadających o zwięzłość. Pan minister Marcin Horała, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Ja w telegraficznym skrócie, może jutro będzie okazja szerzej. Odnośnie do planów dotyczących cargo. Myślę, że to jest nisko wiszący owoc do zerwania na rynku lotniczym. Oczywiście na dużą skalę będziemy mogli ten przełom zrobić wtedy, gdy zbudujemy CPK. To będzie bardzo ważny aspekt funkcjonowania tego lotniska, chociaż nie najważniejszy, bo w ruchu lotniczym zawsze wiodący będzie pasażer. W tym roku, w związku z pandemią, ruch cargo wzrósł, ponieważ zmalało bellycargo, czyli towar przewożony przy okazji przelotów pasażerskich. Kiedy zamarły przewozy pasażerskie, jakoś te towary trzeba było przewozić. Wzrosło zainteresowanie czystym cargo.

Co do planów lotniska w Krakowie, to głos powinien zabrać prezes lotniska, który jest na łączach.

Natomiast odnosząc się do tego, co pan poseł Grabarczyk wspomniał, przypominając kulisy, ale one są publicznie znane. My zaproponowaliśmy początkowo inny mechanizm, polegający na wyznaczeniu przez premiera lotnisk użytku publicznego. Zostało wydane rozporządzenie, w którym jako takie zostały wskazane wszystkie lotniska w Polsce. Następnie z rozporządzeniem, które pozwalałoby zwracać lotniskom kwalifikowane koszty związane z utrzymaniem tego charakteru poszliśmy najpierw do UOKiK, a następnie do Komisji Europejskiej w celu prenotyfikacji i notyfikacji. To w dialogu z KE ten mechanizm został uznany za niedozwoloną pomoc publiczną. W związku z tym poprosiliśmy KE o rekomendację i wskazanie mechanizmu, który, ich zdaniem, nie byłby niedozwoloną pomocą publiczną i co do którego mogą nam zagwarantować, że decyzji o zwrocie niedozwolonej pomocy publicznej nie wydadzą. To był ten mechanizm, który ostatecznie znalazł się w rozporządzeniu.

Dlaczego tak się zdarzyło, że w Polsce trzy lotniska się na to nie załapały, a w Bułgarii załapały się wszystkie, nie wiem. Musiałbym dokładnie zbadać wszystkie lotniska w Bułgarii. Może było tak, że w Bułgarii nie znalazło się ani jedno lotnisko, które w sytuacji całkowitego, administracyjnego zakazu lotów polepsza swój wynik w stosunku do czasów, kiedy jest szczyt na rynku lotniczym. To jest bardzo prawdopodobne. 70% lotnisk w Europie przynosi straty. To jest tak samo jak w Polsce w normalnych warunkach rynku lotniczego, a nie w czasie covid. Szanuję intencje udziałowców samorządowych, którzy uważają, że warto, że się opłaca. Wyborcy wybierają władze danego regionu, a one uważają, że z pieniędzy z podatków chcą dotować lotnisko a nie chcą dotować przewozów PKS. Dotować to oczywiście skrót myślowy, bo to jest dokapitalizowanie czy inne formy utrzymywania nierentownego lotniska. Mają do tego pełne prawo. To jest ich decyzja i my niczego im nie zabraniamy. Mogą dalej tego rodzaju działalność prowadzić, jeżeli chcą nadal do lotniska dokładać, bo w ich ocenie sam fakt jego istnienia wpływa na rozwój regionu i stanowi wartość dodaną. Nie musimy się do tego przekonywać, bo pełna zgoda, że władze samorządowe mają do tego prawo, jeżeli taka jest ich decyzja i ocena zdolności budżetowych

Co do Krajowego Programu Odbudowy, tak, potwierdzam, że zgłosiliśmy obowiązek, chociażby związany z odnawialnymi źródłami energii czy zróżnicowanego paliwa, projekty zgłaszane do nas przez lotniska regionalne na łączną kwotę 1,5 mld zł. Patrząc na skalę wniosków i fiszek złożonych do tego programu wiemy, że z różnych branż i ministerstw złożone zostały wnioski na wielokrotność środków, które w KPO się znajdują. Oczywiście będziemy dalej rozmawiać, aby możliwie duże środki na programy związane z lotniskami udało się uzyskać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury, a właściwie przerywam je do jutra do godz. 10.00.